

Klimat- och näringslivsdepartementet

kn.remissvar@regeringskansliet.se

ola.goransson@regeringskansliet.se

Yttrande angående remiss ”Omarbetat direktiv om luftkvalitet och renare luft i Europa – förslag från Europeiska kommissionen” (diarienummer KN2023/00745)

Mobility Sweden och våra medlemsföretag önskar lämna synpunkter på ovanstående remiss.

De nya gränsvärden som föreslås, närmare WHO:s rekommendationer, kommer innebära rejält skärpta krav. Idag i Sverige överskrider de svenska miljökvalitetsnormerna och miljökvalitetsmålen i flera svenska städer.

Direktivets intention är att luftkvaliteten ska sättas i relation till befolkningstätheten, vilket också har koppling till sannolikheten att någon också påverkas negativt. Men länderna har själva frihet att bestämma zonindelningen. I Sverige mäts luftkvaliteten i alla kommuner, oavsett storlek och befolkningstäthet.

Med tanke på de rejält skärpta nivåerna i direktivet, blir det ännu viktigare anser vi, att intentionerna i luftkvalitetsdirektivet följs, och att man endast mäter på ”mätvärda” platser, och med samma mätmetoder. (Se t.ex. (8), (13) samt Bilaga III och IV.)

Vi har i tidigare remissvar påpekat vikten av att Sverige ska följa luftkvalitetsdirektivet på ett korrekt sätt; att följa direktivet med avseende på hur mätningarna utförs, samt var mätningen sker, så resultaten blir relevanta för faktisk hälsopåverkan dvs representativt för där människor vistas under längre tid och därmed jämförbara med övriga europeiska länder.

Sveriges angreppssätt är idag mycket omfattande. Med tanke på de skärpta gränsvärdena som föreslås, kommer sannolikheten öka för överskridande i många kommuner, som i sin tur kan leda till kostnader och sanktioner. Intentionen med direktivet är att lägga resursen på områden där åtgärder verkligen behövs (kostnadseffektivitet nämns på flertal ställen i direktivet, se t.ex. (5)). Det är inte resurseffektivt eller samhällsekonomiskt sunt att lägga resurser på områden där mycket få personer bor.

Där exponeringen är stor ska självklart åtgärder göras t.ex. i form av stadsplanering, främjande av gång, kollektivtrafik och cykel, dubbdäcksförbud, hastighetsbegränsningar och miljözoner.

Övergången till en elektrifierad fordonsflotta kommer bidra till bättre luftkvalitet. Vi har i andra sammanhang påpekat att det nya Euro VII-förordningsförslaget endast medför ytterligare 2% minskning av NOx- och partikelutsläpp från de tunga fordonen. Detta är mycket marginella förbättringar, samtidigt som de strängare Euro VII-kraven riskerar att fördröja elektrifieringen av kommersiella fordon. Emissionsminskningarna kan komma att fördröjas, då resurser måste läggas på uppfyllnad av Euro VII istället för på fortsatt elektrifiering.

Trots att omställningen nu pågår för fullt kan vi se en risk att de strängare gränsvärdena inte nås till 2030 (men väl på längre sikt), och i synnerhet om man mäter på platser och med metoder som skiljer sig från direktivets rekommendationer.

Stockholm 2023-05-15

Anna Henstedt
Mobility Sweden